

## 中古マンション価格から読む二大都市圏の駅力

2013年5月7日

株式会社三井住友トラスト基礎研究所

投資調査第2部 研究員 竹本遼太

中古マンションの取引価格情報をもとに、築年数が価格に及ぼす影響度合いを東京圏および大阪圏の鉄道駅ごとに評価した。築古になっても中古マンションの取引価格が下がりにくい、すなわち築年が1年古くなることに対する価格の低下率が小さい(経年劣化の影響が小さい)駅を集計すると、都心ターミナル駅へのアクセスに優れた路線の沿線や、東京圏の都心部および大阪圏の北摂地域を通る路線の沿線が多い結果となった。

経年による影響の差異をもたらす自然要因・社会要因を分析したところ、築古になっても価格が下がりにくい地域の特徴として、①中古マンションの価格水準が高い、②築古物件も多く取引されている、③子育て世帯が多い、④賃貸住宅需要が強い(東京圏のみ)、⑤高台に存する(東京圏のみ)、といった傾向が確認された。

なお、今回の分析では公表されているデータの制約上、取引された部屋の階数やマンション全体の規模の影響は考慮していない。人口減少に伴い住宅ストックが過剰な状態になることが全国的に予想されるなか、既存の住宅ストックの有効利用を促す観点で、中古住宅市場の活性化がより重要になると考えられる。中古マンションの価格形成に関わる情報公開の充実、市場の透明性を高めることに寄与することから、将来的にはより広範囲にわたる情報の公開が望まれる。

## 二大都市圏における経年の影響が小さい路線 (1年当たりの価格低下率)

	東京圏	大阪圏
1	京王井の頭線 (-2.0%)	北大阪急行 (-2.5%)
2	京王線 (-2.1%)	阪急千里線 (-2.6%)
3	東京メトロ 南北線 (-2.1%)	泉北高速鉄道 (-2.7%)
4	東急大井町線 (-2.2%)	大阪モノレール (-2.7%)
5	京王相模原線 (-2.3%)	六甲アイランド線 (-2.8%)
6	東急田園都市線 (-2.3%)	JR関西本線 (-2.9%)
7	都営新宿線 (-2.3%)	阪急京都線 (-2.9%)
8	JR中央線 (-2.3%)	JR福知山線 (-2.9%)
9	東京メトロ 丸の内線 (-2.3%)	大阪市営 今里筋線 (-3.0%)
10	東急目黒線 (-2.3%)	大阪市営 千日前線 (-3.0%)

注) 経年の影響が統計的に有意に推計できる駅(東京圏は5駅以上、大阪圏は3駅以上ある場合)の平均値を表す。  
出所) 国土交通省「不動産取引価格情報」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

## 経年による中古マンション価格の低下度合いを評価

居住目的であれ投資目的であれ、マンション購入を計画する場合には、購入時点から年月が経過して物件が築古になるにつれ、経年劣化の影響により価格は低下する傾向があることを考慮する必要がある。しかし、経年による価格の低下度合いが地域によってどの程度異なるかは、あまり知られていない。

本稿では、東京圏(東京、神奈川、千葉、埼玉の1都3県)および大阪圏(大阪、京都、兵庫、滋賀、奈良、和歌山の2府4県)の鉄道駅ごとに、周辺で取引された中古マンション価格の経年による影響(築年が1年古くなることに対する価格の低下率)を推計し、各鉄道駅における中古マンション価格の下がりにくさを評価した。

## 経年による影響は最寄りの鉄道駅によって異なる

中古マンションの価格は築年数だけで決まるわけではなく、好景気の時には高く、不況期には安くなり、また駅から遠い立地の物件は駅近のものに比べて安い傾向がある。ここでは、国土交通省が公表している「不動産取引価格情報」に含まれる中古マンション<sup>1)</sup>の取引情報をもとに、1㎡当たりの取引価格(平米単価)を、取引時点、築年数、最寄駅距離、部屋の面積の4要因で説明する以下のようなモデルを構築し、各要因の影響を推計した。

$$\begin{aligned} \text{中古マンションの平米単価(円/㎡)の対数} &= \text{時点要因} \\ &+ \text{経年の影響} \times \text{築年数(年)} \\ &+ \text{最寄駅距離の影響} \times \text{最寄駅距離(分)} \\ &+ \text{面積の影響} \times \text{部屋の面積(㎡)} \end{aligned}$$

時点要因は時期による中古マンション価格のトレンドを表す。経年の影響は築年が1年古くなることに対する価格の低下率を、最寄駅距離の影響は最寄駅からの距離が1分遠くなることに対する価格の低下率を、面積の影響は部屋の面積が1㎡広くなることに対する(1㎡当たりの)価格の低下率をそれぞれ表す。

なお、最寄りの鉄道駅によって各要因の影響の仕方が異なることを考慮し、鉄道駅ごとにその駅が最寄駅であるような中古マンション取引を用いてモデルを推計した。直近7年間(2006年1-3月期～2012年10-12月期)の取引情報を用いており、サンプル数は東京圏106,669件、大阪圏41,828件の計148,497件である<sup>2)</sup>。

図表1、図表2に、経年の影響(築年が1年古くなることに対する価格の低下率)と理論価格(駅距離が5分で築10年、面積60㎡の物件を想定した場合に、上式のモデルによって導かれる価格)を鉄道駅ごとに色分けした。

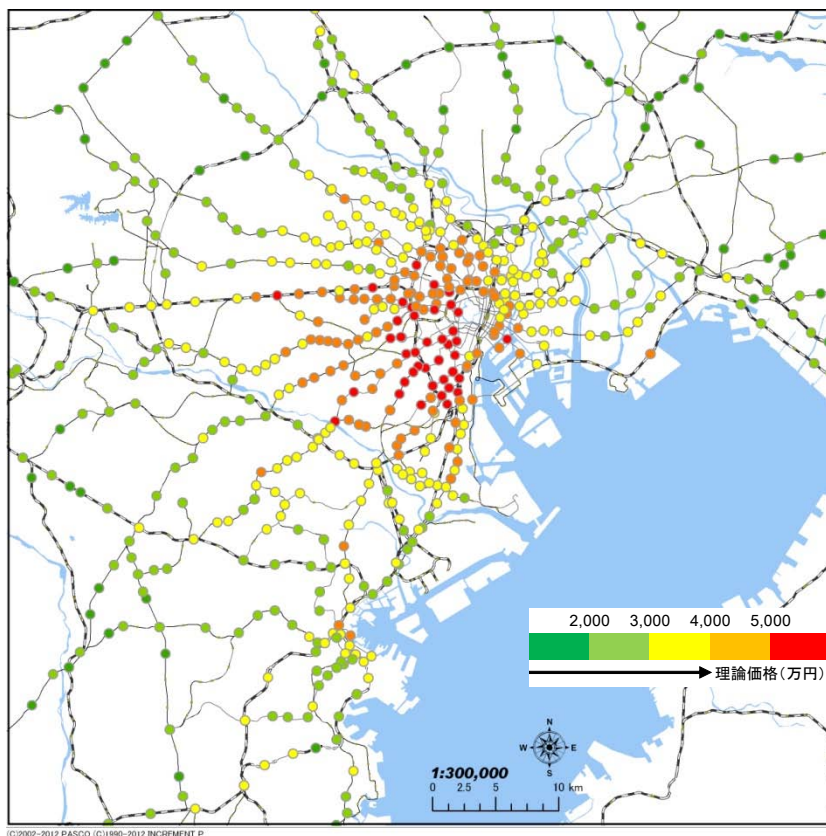
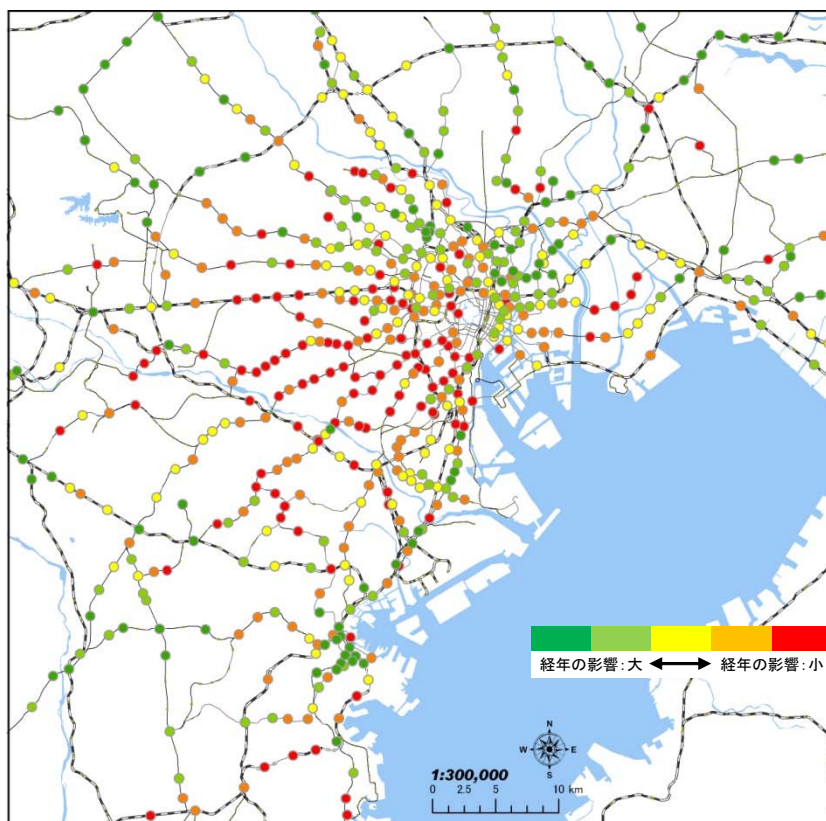
経年の影響が小さい(赤色)駅を確認すると、東京圏においては、JR山手線の内側から西方面の地域が目立つ。一方、JR山手線より東方面の地域では経年の影響が大きい(緑色)駅が多くみられ、経年による中古マンション価格の低下度合いが最寄りの鉄道駅によって異なる様子が地域的に確認できる。

大阪圏では、大阪、京都、神戸のそれぞれに共通して市中心部において経年の影響が大きい(緑色)駅が目立ち、市中心部で築古物件の価格が下がりやすいという、東京圏とは異なる結果が得られた。これは、大阪圏の市中心部では、中古マンション価格に築浅プレミアムが上乘せされやすいことを示唆している。

1) 正確には、種類が「中古マンション等」で、建物の種類が「住宅」の取引。

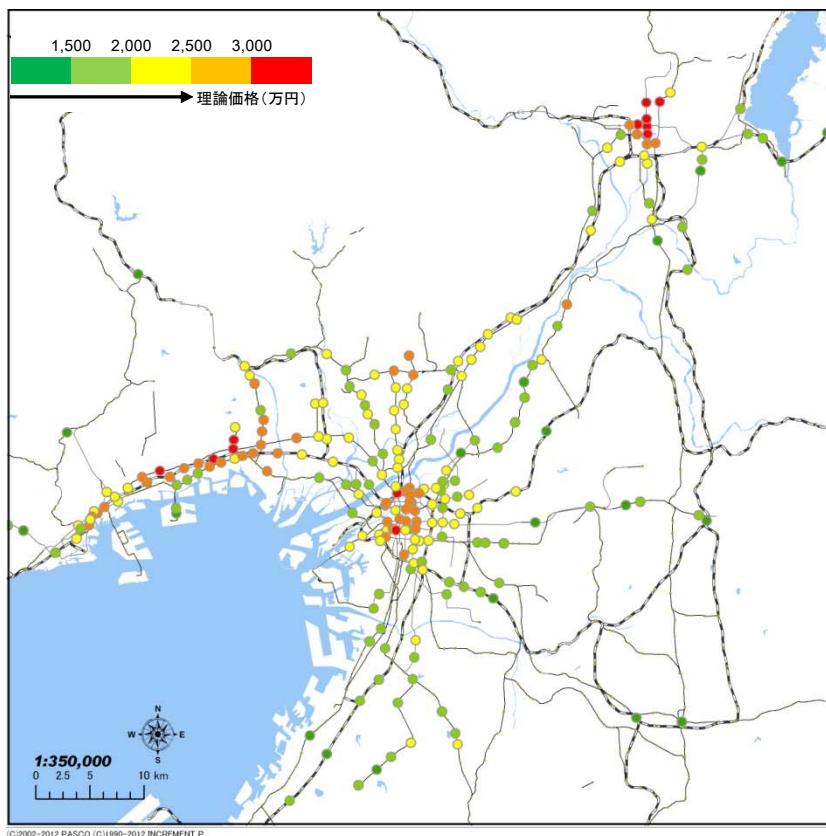
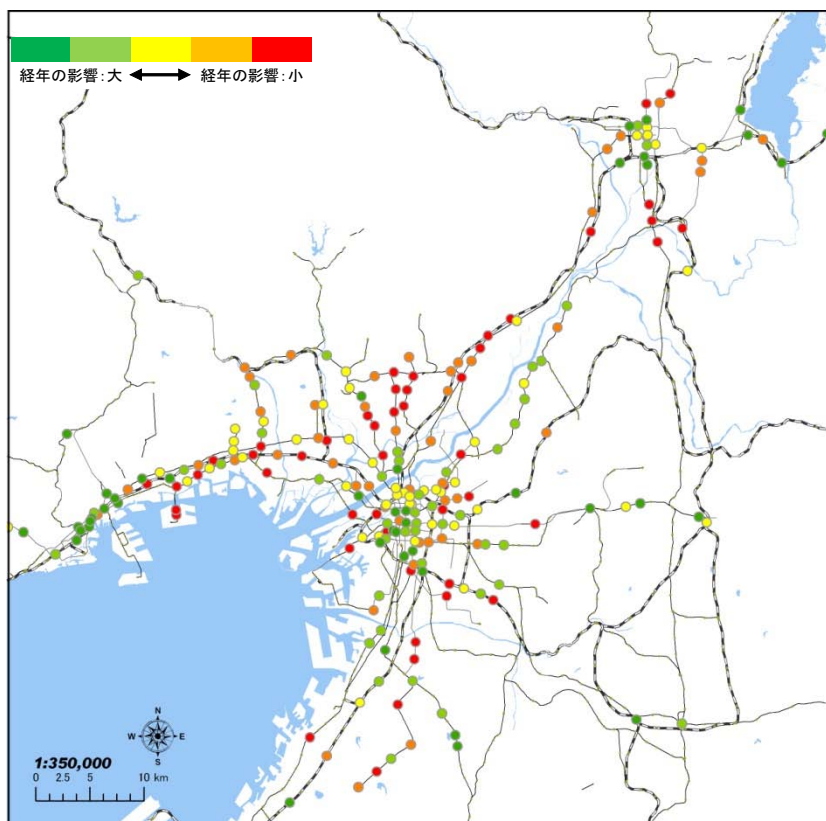
2) 最寄駅からの距離は20分以内、面積は20㎡以上100㎡以下、築年数は50年以内、構造はRCあるいはSRCの物件データを使用した。なお、最寄駅が不明のデータは除外している。

図表1 東京圏の鉄道駅における経年の影響（築年が1年古くなることに対する価格の低下率）（上）と理論価格（下）



注) 経年の影響が統計的に有意に推計できる駅のみを色分けしている。  
理論価格は、駅距離が5分で築10年、面積60㎡の物件を想定した価格。  
出所) 国土交通省「不動産取引価格情報」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

図表2 大阪圏の鉄道駅における経年の影響(築年が1年古くなることに対する価格の低下率)(上)と理論価格(下)



注) 経年の影響が統計的に有意に推計できる駅のみを色分けしている。  
 理論価格は、駅距離が5分で築10年、面積60㎡の物件を想定した価格。  
 出所) 国土交通省「不動産取引価格情報」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

## 京王・東急・阪急沿線など、都心ターミナル駅へのアクセスに優れた路線では経年の影響が小さい

図表1(上)および図表2(上)から経年の影響の色分けを見ると、同じ鉄道路線の沿線駅は同じ色になっている傾向が強い様子が見える。これは、それぞれの鉄道路線の利便性や周辺環境といった特徴が、沿線各駅における経年の影響に強く反映されている可能性を示唆している。例えば、居住人気の高い路線の沿線では、築古の中古マンションでも需要が強く、価格が下がりにくい駅が多いというような説明が考えられる。

図表3は、路線ごとに沿線駅の経年の影響を平均し、経年の影響が小さい路線と大きい路線を並べたものである。東京圏における経年の影響が小さい路線をみると、京王各線や東急各線、東京都心部を走る東京メトロなどが上位に挙がっているが、これらの共通点として、都心部および都心から西側で新宿や渋谷といったターミナル駅に一本でアクセスできる路線と言える。

大阪圏でも同様に、ターミナル駅である大阪・梅田に乗り換え無しでアクセス可能な阪急各線や北大阪急行、泉北高速鉄道は、経年の影響が小さい路線に挙がっている。また、阪急千里線や大阪モノレールなどの北摂地域を走る路線も経年の影響が小さい傾向にある。

一方、東京圏と大阪圏ともに、経年の影響が大きい路線には、JR各線をはじめとして郊外地域を走る路線が多くみられる。ただし、大阪圏においては前述したように、市中心部で経年の影響が大きい傾向にあり、大阪市、神戸市、京都市の中心部を走る地下鉄も挙がっている。

図表3 二大都市圏における経年の影響が小さい路線／大きい路線（1年当たりの価格低下率）

東京圏		大阪圏	
<u>経年の影響が小さい路線</u>			
1	京王井の頭線 (-2.0%)	1	北大阪急行 (-2.5%)
2	京王線 (-2.1%)	2	阪急千里線 (-2.6%)
3	東京メトロ 南北線 (-2.1%)	3	泉北高速鉄道 (-2.7%)
4	東急大井町線 (-2.2%)	4	大阪モノレール (-2.7%)
5	京王相模原線 (-2.3%)	5	六甲アイランド線 (-2.8%)
6	東急田園都市線 (-2.3%)	6	JR関西本線 (-2.9%)
7	都営新宿線 (-2.3%)	7	阪急京都線 (-2.9%)
8	JR中央線 (-2.3%)	8	JR福知山線 (-2.9%)
9	東京メトロ 丸ノ内線 (-2.3%)	9	大阪市営 今里筋線 (-3.0%)
10	東急目黒線 (-2.3%)	10	大阪市営 千日前線 (-3.0%)
<u>経年の影響が大きい路線</u>			
1	JR高崎線 (-3.7%)	1	神戸高速線 (-5.3%)
2	北総線 (-3.6%)	2	神戸市営 山手線 (-4.1%)
3	東武野田線 (-3.6%)	3	南海高野線 (-4.0%)
4	JR相模原線 (-3.3%)	4	JR湖西線 (-3.9%)
5	JR常磐線 (-3.3%)	5	大阪市営 堺筋線 (-3.8%)
6	JR青梅線 (-3.2%)	6	JR奈良線 (-3.8%)
7	横浜市営 ブルーライン (-3.2%)	7	近鉄奈良線 (-3.8%)
8	京成押上線 (-3.1%)	8	京都市営 烏丸線 (-3.8%)
9	東武伊勢崎線 (-3.0%)	9	JR阪和線 (-3.7%)
10	東武東上線 (-3.0%)	10	JR山陽本線 (-3.6%)

注) 経年の影響が統計的に有意に推計できる駅(東京圏は5駅以上、大阪圏は3駅以上ある場合)の平均値を表す。  
出所) 国土交通省「不動産取引価格情報」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

## 地域的な経年の影響の差異をもたらす要因は、子育て世帯の人気や賃貸住宅需要の強弱

前節では、地域的な経年の影響の差異を鉄道路線の特徴として捉えた。次に、人口構成や地理的条件、住宅ストックなどの自然要因・社会要因で経年の影響の地域差を説明することを試みる。

ここでは各鉄道駅について、中古マンション価格の水準(図表1(下)、図表2(下)の理論価格)、取引された中古マンションの平均築年数、駅から1.5km圏内における子ども比率(高校生以下の人口が総人口に占める比率)、持ち家比率(持ち家に住む人口が総人口に占める比率)、および平均標高を計算し、経年の影響を説明するモデルを構築した。

図表4にモデルの推計結果を示す。東京圏・大阪圏において、以下のような特徴が確認される。

- ① 中古マンションの価格水準が高い地域ほど、築古になっても価格が下がりにくい。
- ② 平均築年数が古い地域ほど、築古になっても価格が下がりにくい。築古物件も多く取引されている地域は、築古物件に居住することへの心理的抵抗感が相対的に小さいと考えられる。
- ③ 高校生以下の子どもが多い地域ほど、新規の住宅需要を持つ子育て世帯に人気があると考えられ、築古になっても価格が下がりにくい。東京の葛西地区、横浜の港北ニュータウン、千葉の新浦安、大阪の千里ニュータウン、神戸の六甲アイランドなどが該当する。
- ④ 東京圏においては持ち家比率が低い(賃貸住宅に居住する人口が多い)地域ほど、人口流入が安定的に見込める地域で住宅需要が強いと考えられ、築古になっても価格が下がりにくい。東京の都心部などが該当する。一方、大阪圏においてはこのような関係性は統計的に認められない。
- ⑤ 東京圏においては高台にある地域ほど、水害などの心配が少なく、住宅需要が安定しやすいと考えられ、築古になっても価格が下がりにくい。一方、大阪圏においてはこのような関係性は統計的に認められない。

図表4 経年の影響に関する要因分析(左:東京圏、右:大阪圏)

説明変数	推計値	標準誤差	影響	説明変数	推計値	標準誤差	影響
価格水準(万円)	3.38E-06	3.11E-07 **	+	価格水準(万円)	3.34E-06	9.87E-07 *	+
平均築年数(年)	5.12E-04	5.17E-05 **	+	平均築年数(年)	6.44E-04	9.05E-05 **	+
子ども比率(%)	7.40E-04	1.15E-04 **	+	子ども比率(%)	9.96E-04	2.02E-04 **	+
持ち家比率(%)	-1.81E-04	3.87E-05 **	-	持ち家比率(%)	-1.01E-04	6.58E-05	
高台ダミー	1.06E-03	5.05E-04 *	+	高台ダミー	-1.63E-03	9.72E-04	

注) \*\*は1%有意水準で有意、\*は5%有意水準で有意であることを表す。

高台ダミーは、平均標高が30m以上の場合に1、30m未満の場合に0を取るダミー変数。

出所) 国土交通省「不動産取引価格情報」「国土数値情報(標高・傾斜度5次メッシュデータ)」、総務省「平成22年国勢調査」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

なお、今回の分析では公表されているデータの制約上、取引された部屋の階数やマンション全体の規模の影響は考慮していない。人口減少に伴い住宅ストックが過剰な状態になることが全国的に予想されるなか、既存の住宅ストックの有効利用を促す観点で、中古住宅市場の活性化がより重要になると考えられる。中古マンションの価格形成に関わる情報公開の充実、市場の透明性を高めることに寄与することから、将来的にはより広範囲にわたる情報の公開が望まれる。

## 【お問い合わせ】 投資調査第2部

<https://www.smtri.jp/contact/form-investment/investment.html>

1. この書類を含め、当社が提供する資料類は、情報の提供を唯一の目的としたものであり、不動産および金融商品を含む商品、サービスまたは権利の販売その他の取引の申込み、勧誘、あっ旋、媒介等を目的としたものではありません。銘柄等の選択、投資判断の最終決定、またはこの書類のご利用に際しては、お客さまご自身でご判断くださいますようお願いいたします。また、法務、税務、財務等に関する事項につきましては、それぞれ弁護士、税理士、会計士等にご相談・ご確認されますようお願いいたします。
2. この書類を含め、当社が提供する資料類は、信頼できると考えられる情報に基づいて作成していますが、当社はその正確性および完全性に関して責任を負うものではありません。また、本資料は作成時点または調査時点において入手可能な情報等に基づいて作成されたものであり、ここに示したすべての内容は、作成日における判断を示したものです。また、今後の見通し、予測、推計等は将来を保証するものではありません。本資料の内容は、予告なく変更される場合があります。当社は、本資料の論旨と一致しない他の資料を公表している、あるいは今後公表する場合があります。
3. この資料の権利は当社に帰属しております。当社の事前の了承なく、その目的や方法の如何を問わず、本資料の全部または一部を複製・転載・改変等してご使用されないようお願いいたします。
4. 当社は不動産鑑定業者ではなく、不動産等について鑑定評価書を作成、交付することはありません。当社は不動産投資顧問業者または金融商品取引業者として、投資対象商品の価値または価値の分析に基づく投資判断に関する助言業務を行います。当社は助言業務を遂行する過程で、不動産等について資産価値を算出する場合があります。しかし、この資産価値の算出は、当社の助言業務遂行上の必要に応じて行うものであり、ひとつの金額表示は行わず、複数、幅、分布等により表示いたします。